Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 490 **Kustwacht In Nederland**

Nr. 25 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij gevraagd uw Kamer te informeren over de aanbesteding van de Search en Rescue (SAR) reddingshelikopters, de geldigheid van de inschrijving van Noordzee Helikopters Nederland (NHN) en te reageren op het artikel dat in het NRC van 30 september is verschenen.

De afgelopen 30 jaar heeft Defensie vele succesvolle SAR-operaties met helikopters uitgevoerd. Omdat de ingebruikname van de NH90 bij Defensie vertraging heeft opgelopen, was ik vanuit mijn eindverantwoordelijkheid voor de Aeronautische en Maritieme Noodhulp op de Noordzee, genoodzaakt een Europese aanbestedingsprocedure op te starten om ook de komende jaren verzekerd te zijn van een adequate noodhulp met behulp van SAR helikopters.
Met het nieuwe contract wordt er met nog beter toegeruste SAR helikopters gevlogen dan voorheen. Hierbij heb ik tevens de reddingcapaciteit vergroot van 4 naar 16 personen. Ik ben dan ook van mening dat er, in afwachting van de NH90 helikopters van Defensie, voor de komende vijf jaar een kwalitatief goede SAR dienstverlening is gewaarborgd.

Regelgeving en programma van eisen

De regelgeving voor de commerciële luchtvaart is een Europese verantwoordelijkheid. Via EU-regelgeving en EASA-voorschriften wordt de uniformiteit bewaakt en worden afspraken gemaakt over het toezicht. Het uitvoeren van SAR-vluchten met helikopters is uitgezonderd van EU/EASA-regelgeving[1] omdat deze taken een staatsaangelegenheid betreffen (aangeduid als State Flight) en waarvoor de Staat der Nederlanden verantwoordelijk is. Bij deze aanbesteding is hieraan invulling gegeven door met ondersteuning van Defensie en andere betrokkenen in de SAR-keten een programma van eisen op te stellen. Als minimale vereisten zijn hierbij de reguliere veiligheidseisen voor commerciële

[1] Basic regulation art 1 lid 2.

kst-30490-25
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

luchtvaartoperaties zoals opgenomen in de EASA-regelgeving[2] gehanteerd.

De set van eisen waarmee de marktbenadering is gestart, is gebaseerd op de uitgangspunten uit de Nota Maritieme en Aeronautische noodhulp en praktijkervaring van Defensie, Kustwacht, NOGEPA en KNRM. Op basis van consultatie van de markt is vervolgens bepaald met welke eisen er sprake was van een adequate voorziening specifiek voor SAR-taken. Het aanvullende programma van eisen bevat overigens niet alleen eisen voor de operatie, de helikopter en de bemanning, maar ook afspraken over het werkingsgebied en de samenwerking met partners in de SAR-keten.

Aanbesteding

Tijdens de aanbestedingsprocedure zijn verschillende inlichtingenbijeenkomsten gehouden voor geïnteresseerde partijen. Tijdens deze bijeenkomsten zijn vragen gesteld over de betekenis van verschillende eisen en de vrijheid die de aanbieders hebben om een passende oplossing te bieden. Op de vraag of de gewenste capaciteit ingevuld mag worden met meerdere helikopters is destijds geantwoord dat de configuratie van de helikopter, het aantal helikopters en de reddingsoperatie ter plaatse aan de operator is. Uitgangspunt is dat bij een SAR-operatie de geëiste techniek beschikbaar is en niet met hoeveel helikopters de actie uitgevoerd wordt.
Na het opstellen van het programma van eisen, is de aanbesteding op basis van laagste prijs uitgevoerd. Na de voorlopige gunning zijn de aanbiedingsdocumenten van NHN, geschouwd door Rijkswaterstaat, ILenT en Defensie op de door Rijkswaterstaat gestelde extra eisen. Daaruit kwam al naar voren dat NHN wilde gaan werken met meerdere helikopters. Uit deze schouw zijn enkele bevindingen naar voren gekomen die voorgelegd zijn aan NHN. Het door NHN overlegde bewijsmateriaal was voor Rijkswaterstaat reden om de opdracht definitief te gunnen aan NHN. In de periode tussen de gunning van de opdracht en de daadwerkelijke inwerkingtreding (29 augustus 2014 – 1 juli 2015) van het contract is verschillende keren contact geweest met NHN over de voortgang van de voorbereidingen om per 1 juli 2015 conform de gestelde eisen een adequate SAR voorziening gereed te hebben.
Voor de SAR-operatie zijn nu drie helikopters beschikbaar: de primaire SAR-helikopter in Den Helder (deze wordt als eerste ingezet) en een tweede in Rotterdam. Met deze twee helikopters is een reddingscapaciteit beschikbaar van 16 personen binnen 90 minuten. Daarnaast is er een derde helikopter als back-up beschikbaar.

Tijdens de inlichtingenbijeenkomsten gedurende de aanbestedingsprocedure is ook een aantal keren gesproken over icing conditions en limited icing conditions en het verschil daartussen. Op voorstel van de aanwezige helikopterbedrijven tijdens de inlichtingen sessie op 12 juni 2014 is de volgende formulering opgenomen in het definitieve programma van eisen:»2.15 De helikopter(s) dienen tenminste te kunnen vliegen onder limited icing conditions conform EASA regelgeving». Onder limited icing conditions verstaat Rijkswaterstaat de mogelijkheid om icing conditions te detecteren en hier vervolgens op te handelen. Dit houdt concreet in dat na vaststelling van vochtig vriesweer, de piloot deze weersomstandigheden kan vermijden/verlaten en een andere route kan zoeken. Door Rijkswaterstaat werd op dat moment aangenomen dat er EASA richtlijnen waren om onder limited icing conditions te kunnen vliegen, maar bij navraag tijdens de aanbestedingsprocedure bleken deze nog niet formeel vastgesteld te

[2] Regulations 965/2012 en 379/2014 (SPO) alsmede Part M, Part-145 en Part-FCL en de Commission Regulations (EU) No 1321/2014 en No 748/2012.

zijn. EASA werkt al enige tijd aan het opstellen van richtlijnen voor het vliegen onder limited icing conditions maar op het moment van contract-ondertekening was er geen vigerende EASA regelgeving. De verwijzing naar EASA regelgeving bleek dus niet bruikbaar voor toetsing van de winnende aanbieding.
Overigens de invulling die EASA overweegt aan dit begrip te geven, zit op dezelfde lijn als de door Rijkswaterstaat gehanteerde definitie.
NHN heeft apparatuur aangeschaft om aan boord van de helikopters icing condities te kunnen detecteren en procedures voor de bemanning opgesteld om deze weerscondities veilig te verlaten. Deze zullen uiterlijk eind oktober (voor de start van het winterseizoen) ingebouwd zijn. Daarmee voldoet NHN aan de gestelde eis.

NRC-artikel

In het NRC-artikel wordt gesteld dat volgens Airbus de door NHN ingezette Dauphin-helikopters niet in limited icing conditions kunnen vliegen. Het klopt wat Airbus stelt, maar dit wordt ook niet geëist. De eis is niet om *in* limited icing conditions te kunnen vliegen maar *onder* limited icing conditions.
Daarbij geldt dat er gecertificeerde Rosemount ice detectors worden geïnstalleerd door NHN en deze zijn goedgekeurd door de Franse luchtvaartautoriteit. Daarmee wordt aan de eis om onder limited icing conditions te kunnen vliegen voldaan.

Volgens het artikel van NRC.nl van 29 september kan één van de aangeboden helikopters niet automatisch stilhangen. De twee helikopters die primair worden ingezet tijdens SAR acties zijn uitgerust met een vierassige auto pilot. Daarmee voldoet NHN aan de eis om automatisch stil te kunnen hangen. Deze eis is opgenomen in het programma van eisen om ook in situaties waarbij er geen horizon zichtbaar is, een SAR-actie uit te kunnen voeren. Voor de derde helikopter geldt dat de piloot de beschikking heeft over een drieassige autopilot waarbij de piloot zelf verantwoordelijk is voor het manueel op hoogte houden van de helikopter aan de hand van drieassige autopilot en een kunstmatige horizon tezamen met andere ruimtelijke parameters in de cockpit.

Auditrapporten

Voor in werking treden van het contract op 1 juli jl. zijn er twee audits uitgevoerd:
1. Een audit door de ILT voor de algemene veiligheidsvereisten (EASA-regelgeving);
2. Een audit door Defensie voor de specifieke SAR-eisen in het contract.

Beide inspecties zijn op verzoek van Rijkswaterstaat uitgevoerd en zijn als bijlagen toegevoegd.

Ad 1.
In Nederland is het toezicht op Nederlandse luchtvaartbedrijven een verantwoordelijkheid van de ILenT. Omdat NHN gebruik maakt van in België geregistreerde helikopters, vallen deze onder het toezicht van de Belgische Inspectieautoriteit. Rijkswaterstaat heeft aan ILenT gevraagd om een inspectie[3] uit te voeren voorafgaand aan de inwerkingtreding van het contract per 1 juli 2015. Hierbij wordt ook gekeken naar vigerende EASA regelgeving. Het inspectierapport is bijgevoegd. Er zijn drie omissies geconstateerd die ter plekke zijn opgelost.

[3] conform een vastgesteld protocol op basis van EASA-regelgeving ARO.GEN.300 – Oversight Competent Authority.

Ad 2.
Het Ministerie van Defensie heeft vele jaren de SAR voorziening in Nederland voor haar rekening genomen door inzet van militaire Lynx- en AB412 helikopters vanaf Den Helder en Leeuwarden. Inmiddels zijn deze helikopters uitgefaseerd bij Defensie maar de kennis van SAR-operaties is nog steeds aanwezig.
Daarom heeft Rijkswaterstaat Defensie gevraagd om de specifieke SAR-kennis in te brengen tijdens de aanbestedingsprocedure en te helpen toetsen voorafgaand aan de inwerkingtreding van het contract. Defensie heeft aan dit verzoek gehoor gegeven en de bevindingen zijn vastgelegd in een procesverbaal. De defensiemedewerker heeft vooral vanuit een vliegtechnische en operationele kennis en achtergrond naar de SAR-voorziening gekeken.

Tijdens de uitgevoerde audit op 16 juni 2015 zijn drie tekortkomingen geconstateerd. Het betreft het niet aanwezig zijn van een stoelbrancard, het niet kunnen vaststellen of er een geïntegreerde FLIR (infraroodcamera) aanwezig was op de primaire SAR helikopter in Den Helder voor regulier onderhoud aan deze helikopter en het ontbreken van een tweede ambulanceverpleegkundige bij de bemanning van de SAR-helikopter in Rotterdam.

Zoals ik in het vragenuurtje van dinsdag 29 september ook heb gezegd (Handelingen II 2015/16, nr. 7, item 3), is de levertijd van een stoelbrancard (16 maanden) helaas langer dan de periode tussen gunning en inwerkingtreding van het contract (10 maanden). Dat is vervelend, maar de stoelbrancard is niet cruciaal voor het uitvoeren van SAR-acties en is toegevoegd om in voorkomende gevallen extra comfort te kunnen bieden.

Voor wat betreft de eis om de helikopter(s) te voorzien van een geïntegreerde FLIR heeft NHN na het zien van de tekortkomingen bewijsmateriaal overlegd waaruit blijkt dat de primaire SAR-helikopter in Den Helder beschikt over een geïntegreerde FLIR. De andere helikopters zijn uitgerust met handheld FLIR's. Daarmee voldoet de aangeboden helikopterconfiguratie van NHN aan de gestelde eisen van het contract.

Wat betreft de ambulanceverpleegkundigen; er zal te allen tijde (24/7) een BIG geregistreerde ambulance verpleegkundige aanwezig zijn op de basis in Den Helder. Daarnaast is – voor het geval de tweede helikopter moet worden ingezet – een tweede BIG geregistreerde ambulance verpleegkundige op afroep beschikbaar. Daarmee is voldaan aan de gestelde eis.

In de bijlage bij deze brief treft u het procesverbaal van de uitgevoerde audit op 16 juni 2015 aan[4]. In het procesverbaal staat op een aantal punten dat onbekend is wat bijvoorbeeld de EASA-regelgeving inhoudt. Dit houdt in dat het op dat moment onbekend was voor de toetser. De toetser hoefde dat ook niet te weten, omdat dit onderdeel was van de ILT inspectie.

Tenslotte

We hebben met dit contract een SAR-capaciteit die uitstijgt boven wat Defensie heeft geleverd. In twee inspecties is vastgesteld dat er sprake was van een beperkt aantal tekortkomingen die door NHV inmiddels zijn hersteld. Ik ben van mening dat de gecontracteerde partij voldoet aan de

[4] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

gestelde eisen en dat met het huidige contract, in afwachting van de NH90 helikopters van Defensie, voor de komende vijf jaar een kwalitatief goede SAR dienstverlening is gewaarborgd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus